



**SYSTEM FÖR LÅNGVÄGA IDENTIFIERING OCH SPÅRNING AV FARTYG
(LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING OF SHIPS, LRIT)**

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har den 19 maj 2006 genom sin resolution MSC.202(81) antagit ändringar i V kap. i den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS). Ändringarna trädde i kraft internationellt den 1 januari 2008. I Finland är avsikten att ändringarna ska träda i kraft före årets slut.

Till regel 2 i SOLAS-konventionens V kap. har lagts definitioner på höghastighetsfartyg och flyttbara offshore borrhälsformar. Därutöver har till V kapitlet lagts en ny regel 19-1 om långväga identifiering och spårning av fartyg (LRIT).

Enligt den nya regeln 19-1 ska passagerarfartyg och höghastighetsfartyg i internationell passagerartrafik, lastfartyg och höghastighetsfartyg med en bruttodräktighet om mer än 300 GT samt flyttbara offshore borrhälsformar utrustas med LRIT-anläggningar enligt tidtabellen i den bifogade utredningen.

Europeiska unionens råd beslöt om inrättandet av EU:s LRIT-datacentral (EU LRIT DC) genom sin resolution av den 2 oktober 2007. Den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) svarar för datacentralens tekniska utveckling, upprätthållande och service. Syftet med datacentralens verksamhet är att förmedla LRIT-meddelanden och därmed bidra till att understöda skyddsåtgärderna och förbättra sjösäkerheten, att underlätta efterspanings- och räddningsverksamheten samt skydda den marina miljön. Den 20 september 2007 meddelade Finland IMO sitt beslut att ansluta sig till EU:s LRIT-datacentral, till vilken förutom EU:s medlemsländer också Norge och Island har för avsikt att ansluta sig.

Arbetet med att utveckla LRIT-systemet är ännu inte slutfört, särskilt då det gäller EU:s LRIT-datacentral. Sjöfartsverket kommer i fortsättningen att informera om eventuella ändringar som hänför sig till LRIT-systemet.

Bifogat finns en inofficiell översättning av huvudpunkterna i de resolutioner som hänför sig till LRIT-systemet, en beskrivning av LRIT-systemet, information om EU:s LRIT-datacentral samt om kraven på LRIT-utrustningen ombord.

Sjösäkerhetsdirektör

Tuomas Routa

Sjöfartsinspektör

Jukka Tuomaala

Ytterligare uppgifter

Sjöfartsinspektionsenheten

Dnr 1989/00/2008
ISSN 1455-9056

ÄNDRINGAR GJORDA 19.5.2006 TILL SOLAS-KONVENTIONENS V KAPITEL

Tillägg till regel 2 i SOLAS-konventionens V kapitel:

De nya punkterna 6 och 7 har lagts till regel 2 enligt följande:

- 6 *Höghastighetsfartyg* avser ett fartyg enligt definitionen i regel X/1.3
- 7 *Flyttbara offshore borrhplattformar* avser en borrhningsenhet enligt definitionen i regel XI-2/1.1.5.

Kraven gällande fartyg och deras LRIT-utrustning som ingår i den nya regeln 19-1 i SOLAS-konventionens V kapitel och i resolution MSC.263(84).

I SOLAS-konventionens V kapitel har efter regel 19 lagts till en ny regel 19-1, som innehåller krav på att det på vissa fartyg ska installeras utrustning för långväga identifiering och spårning av fartyg (LRIT-utrustning).

Regel 19-1 gäller:

1. Passagerarfartyg i internationell trafik, inklusive höghastighetsfartyg för passagerartrafik.
2. Lastfartyg, inklusive höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet om 300 GT eller mer.
3. Flyttbara offshore borrhplattformar.

Ovan nämnda fartyg ska vara utrustade med ett LRIT-system, som automatiskt sänder den nedan uppräknade informationen, med nedan nämnda undantag, enligt följande tidtabell:

1. Fartyg byggda den 31 december 2008 eller därefter, vid den första radiobesiktningen.
2. Fartyg byggda före den 31 december 2008 och som är certifierade för:
 1. radioområdena A1 och A2 eller
 2. radioområdena A1, A2 och A3
 vid den första radiobesiktningen efter den 31 december 2008.
3. Fartyg byggda före den 31 december 2008 och certifierade för radioområdena A1, A2, A3 och A4, vid den första radiobesiktningen efter den 1 juli 2009. Dessa fartyg ska emellertid ha installerat LRIT-utrustning i enlighet med punkt 2 då de trafikerar radioområdena A1, A2 och A3.

Fartyg som har AIS-utrustning ombord och som endast trafikerar radioområde A1 är oavsett byggnadstidpunkt befriade från att installera LRIT-utrustning.

LRIT-meddelandena, som sänds med LRIT-utrustningen ska innehålla följande information:

1. Fartygets identitet
2. Fartygets position
3. Datum samt tiden för positionen

Fartygens LRIT-utrustning ska åtminstone motsvara de funktionella krav som IMO har fastställt och den ska vara godkänd av administrationen.

LRIT-utrustningen ska vara sådan att den vid behov kan stängas av eller sådan att sändningen av LRIT-meddelanden kan avbrytas eller meddelandena sändas med längre intervaller under följande förutsättningar:

1. då internationella avtal, regler eller normer föreskriver att navigationsinformationen ska skyddas, eller
2. under exceptionella förhållanden och under så kort tid som möjligt då fartygets befälhavare bedömer att sändningarna utgör en risk för fartygets säkerhet. I ett sådant fall ska befälhavaren utan dröjsmål informera Sjöfartsverket om detta. Befälhavaren ska även göra en anteckning i skeppsdagboken och ange orsakerna till beslutet, samt den tidsperiod under vilken sändningen har varit avbruten.

Därutöver enligt resolution MSC.263(84):

3. då fartyget är på dock eller i hamn för reparation eller upplagt för en längre tid, kan fartygets befälhavare eller Sjöfartsverket minska sändningsfrekvensen till ett meddelande på 24 timmar, eller tillfälligt avbryta sändningen av meddelanden.

Den fördragsslutande staten har under följande förutsättningar rätt att ta del av den LRIT-information som fartygen sänder:

1. om fartyg som för dess egen flagg, oberoende av var de befinner sig,
2. om fartyg, som har meddelat sin avsikt att anlöpa en hamnanläggning så som definieras i SOLAS-konventionens regel X-2/1.1.9, eller till en sådan plats där den fördragsslutande staten i fråga utövar myndighet, oberoende av var fartyget befinner sig, under förutsättning att det enligt internationell lag inte befinner sig mellan de dragna baslinjerna och kusten, på en annan stats territorium.
3. en fördragsslutande stat har rätt att ta del av LRIT-information om ett fartyg som för en annan stats flagg och som inte har meddelat sin avsikt att anlöpa en hamnanläggning eller en sådan plats där den fördragsslutande staten utövar myndighet, men som seglar på ett avstånd som är mindre än 1000 sjömil från den fördragsslutande statens kust, under förutsättning att fartygen inte befinner sig mellan de enligt internationell lag dragna baslinjerna och kusten, på en annan stats territorium.
4. en fördragsslutande stat har emellertid inte rätt att enligt punkt 3 ta del av LRIT-data om fartyg, som befinner sig på den statens territorialvatten, vars flagg den för.

BESKRIVNING AV LRIT-SYSTEMET

LRIT-systemet består av LRIT-utrustningen ombord, en leverantör av kommunikationstjänsten (Communication Service Provider, CSP), en leverantör av programvarutjänsten (Application Service Provider, ASP), LRIT-datacentraler (Data Center, DC) och eventuellt därtill hörande trafikövervakningssystem, en LRIT-datadistributionsplan (Data Distribution Plan, DDP), en DDP-server (DDP Server) och en LRIT-datarouter (International LRIT Data Exchange, IDE). LRIT-systemets verksamhet synas och auditeras till vissa delar av LRIT-koordinatören, som är den internationella mobila satellitorganisationen IMSO (International Mobile Satellite Organization).

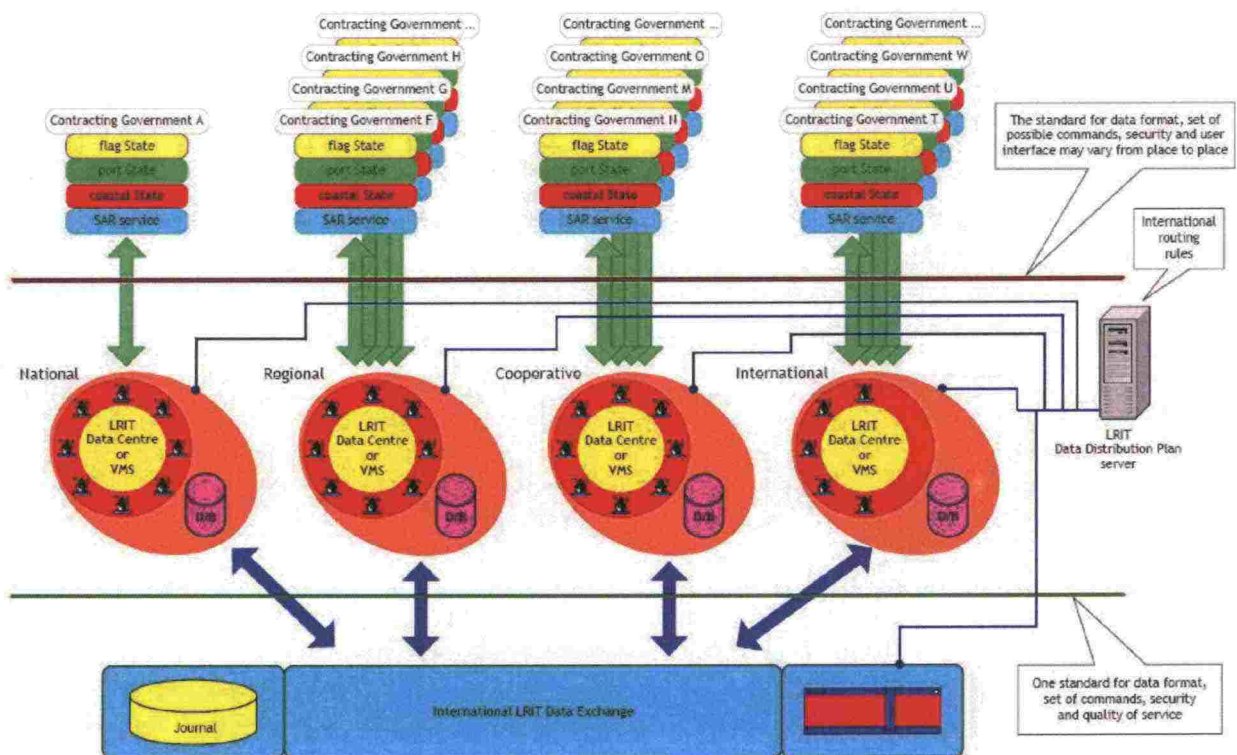
Datacentralerna kan vara nationella (National Data Center, NDC), regionala (Regional Data Center, RDC) eller samarbetande datacentraler (Cooperative Data Center, CDC). Flera fördragsslutande stater är anslutna till de regionala och samarbetande datacentralerna. Den

internationella datacentralen (International Data Center, IDC) som har varit under planering kommer tillsvidare inte att inrättas.

IDE:n inrättas av Förenta staterna, som upprätthåller den i två år i sin kustbevaknings systemcentral, varefter avsikten är att upprätthållandet övertas av någon annan. I Europa inrättas en regional datacentral med en samarbetande datacentral som verksamhetsmodell. IMO inrättar och upprätthåller DDP:n och DDP-servern.

I IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.263(84) (Revised Performance Standards and Functional Requirements for the Long Range Identification and Tracking) beskrivs LRIT-systemet på följande sätt:

LRIT system architecture



LRIT-informationen sänds från fartyg under en av de fördragsslutande staternas flagg till den datacentral till vilken det har avtalats att den fördragsslutande statens information skickas och lagras och varifrån andra fördragsslutande stater kan be om informationen via sina egna datacentraler. Routningen av informationen mellan datacentralerna sköts via IDE och i enlighet med DDP. DDP innehåller den information, de villkor och de fördragsslutande staternas permanenta föreskrifter inom ramarna för vilka informationen får distribueras. De fördragsslutande staterna har rätt att av säkerhets- eller andra skäl vägra ge ut uppgifter till en annan fördragsslutande stat.

LRIT-informationen är avgiftsbelagd och avgiften avläggs av den som begär informationen. Avgifterna redovisas som intäkt för den som äger informationen, dvs. den fördragsslutande stat, vars flagg förs av det fartyg som sände informationen. Det har garanterats att uppgifterna i systemet är konfidentiella.

Efterspanings- och räddningsorganisationerna får på begäran LRIT-uppgifter avgiftsfritt för efterspanings- och räddningsändamål och också utanför det egna räddningsområdet.

Fartygens LRIT-utrustning sänder ett LRIT-meddelande var sjätte timme. Datacentralen kan på begäran av informationens köpare minska sändningsintervallen mellan meddelandena. Den kortaste sändningsintervallen kan vara 15 minuter. Information fås också genom s.k. polling, då datacentralen ställer in utrustningen så att den omedelbart sänder ett extra meddelande. Fartygen sänder informationen till den datacentral som den fördragsslutande staten har valt.

Datacentralen lagrar fartygens information och för dagbok för auditeringsändamål. IDE upprätthåller en förteckning över de olika DDP-versionerna som finns lagrade på DDP-servern. Om någon begär information om fartygets historia används den DDP-version som gällde då fartyget sände meddelandena till datacentralen (MSC.263(84)).

EUROPAS LRIT-DATACENTRAL (EU LRIT DC)

Under sin session nr 2821 beslöt Europeiska unionens råd genom sin resolution av den 2 oktober 2007 att inrätta EU:s LRIT-datacentral (EU LRIT DC). Datacentralen sköts av en kommission via den europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA (European Maritime Safety Agency) i samarbete med medlemsstaterna. EMSA ansvarar för datacentralens tekniska utveckling, upprätthållande och service.

Inrättandet och upprätthållandet av EU:s LRIT-datacentral läggs under de två första åren ut på entreprenad. Vinnaren av offerttävlingen inrättar datacentralen och upprätthåller den i sina egna utrymmen till slutet av år 2010. EMSA övervakar datacentralens verksamhet genom ett användargränssnitt. År 2011 överförs datacentralen och upprätthållandet av den till EMSA:s utrymmen.

EU:s LRIT-datacentral uppställs i två skeden. I det första skedet fungerar datacentralen som förmedlare av LRIT-meddelanden så att EU:s medlemsländer kan fullgöra sina skyldigheter enligt regel 19-1 i SOLAS-konventionens V kapitel. I det andra skedet integreras datacentralen i EU:s trafikövervakningssystem, varefter avsikten är att AIS- och LRIT-meddelandena slås ihop för att skapa en mer heltäckande trafikbild.

Till EU:s LRIT-datacentral hör därtill EU LRIT-fartygsdatabasen, EMSA:s tillsynsanslutning och faktureringsfunktioner.

Till EU:s LRIT-datacentral väljs på basis av en offerttävling en leverantör av programvarutjänsten (ASP), som kopplar de meddelanden som sänds av fartygen till systemet samt utför testningar av fartygens LRIT-utrustning.

Som distributionskanal för LRIT-informationen fungerar Safe Sea Net, genom vilket medlemsländerna bland annat kan begära LRIT-meddelanden och uppdatera fartygsdatabasen. Till Safe Sea Net hör olika nationella datasystem, såsom PortNet i Finland. En del av de meddelanden (närmast "port notification") som görs via Safe Sea Net (i Finland via PortNet) används av EU:s LRIT-datacentral i LRIT-systemet.

Standardmeddelandena (fyra i dygnet) som skickas från EU-medlemsländernas fartyg betalas ur EU:s budget och de är tillgängliga för alla medlemsländer via Safe Sea Net. Medlemsländerna betalar för sådan information som de begär utöver de fyra standardmeddelandena. Därtill betalar medlemsländerna för sådana meddelanden som sänts av fartyg från länder utanför EU som medlemsländerna begärt. Meddelanden som har sänts av medlemsländernas fartyg förmedlas internt i EU LRIT-datacentralen till de andra medlemsländerna, utan att de går via IDE.

I offerttävlingens anbudsbegäran har det bestämts att EU:s LRIT-datacentral i fråga om fartygens LRIT-utrustning ska fungera åtminstone med följande system:

- INMARSAT C och -mini C
- INMARSAT D+
- IRIDIUM

Också andra system än de ovan nämnda kan komma i fråga, vilket beror på EU:s ASP/CSP-avtal.

Då utrustningen är sådan att den kan fungera med flera adresser (såsom INMARSAT C, i vilken man kan föra in flera DNID-adresser för olika ändamål) ska en av adresserna användas för LRIT-meddelanden. Då utrustningen är sådan att den endast möjliggör en "point-to-point"-förbindelse (såsom IRIDIUM och INMARSAT D+), ska den enbart användas för att sända LRIT-meddelanden. Om redaren inte vill använda "point-to-point"-utrustningen enbart för att sända LRIT-meddelanden, ska redaren arrangera CSP-verksamhet. I så fall ska meddelandena skickas i standardformat till EU:s LRIT-datacentralas ASP och redaren står för CSP-kostnaderna.

EU ingår avtal med ASP:n på basis av en offerttävling. ASP:n förväntas inleda sin verksamhet i februari 2009. EU:s LRIT-datacentral förväntas vara funktionsduglig i augusti 2009. Fartygen ska ändå vara utrustade med funktionsduglig LRIT-utrustning enligt den i SOLAS-konventionens V kapitel fastställda tidtabellen.

Förseningar leder till att LRIT-meddelanden från fartyg tillhörande länder som anslutit sig till EU:s LRIT-datacentral inte kan förmedlas till den som begär meddelanden, såsom krävs i SOLAS-konventionens V kapitel. Enligt punkt 11 i cirkuläret MSC.1/Circ.1256 får ett fartyg emellertid inte uppehållas eller stoppas av den orsaken att meddelandena inte är tillgängliga på grund av en orsak som beror på datacentralen eller administrationen, eftersom en sådan orsak inte är under fartygets kontroll. Ombord på fartyget ska det emellertid finnas en conformance testrapport och ett giltigt radiosäkerhetscertifikat.

EU LRIT-FARTYGSDATABAS

EU LRIT-fartygsdatabasen innehåller uppgifter om de fartyg som medlemsstaten gett direktiv att sända LRIT-meddelanden till EU:s LRIT-datacentral. Fartygsdatabasen ska alltid vara ajour. Vid flaggskifte ska fartygsdatabasen omedelbart uppdateras på tillbörligt sätt.

Fartygsdatabasen innehåller obligatoriska och frivilliga uppgifter. Obligatoriska är de uppgifter som sänds till datacentralen enligt resolution MSC.263(84). Därutöver registreras frivilliga uppgifter i fartygsdatabasen. Följande uppgifter om fartygen kommer att sparas i fartygsdatabasen:

Obligatoriska uppgifter:

1. IMO-nummer
2. MMSI-nummer
3. Anropssignal (Call sign)
4. Fartygets namn

Frivilliga uppgifter:

1. Utrustningen som används för att sända LRIT-meddelanden
2. Radioutrustningens ID-nummer
3. Kontaktpersonens namn och adress (i nödsituationer)
4. Kontaktpersonens telefonnummer (och reservnummer)
5. Kontaktpersonens faxnummer
6. Kontaktpersonens e-postadress
7. Eventuell kommentar

Redaren bör till Sjöfartsverket lämna ovan nämnda uppgifter om de fartyg som enligt regel 19-1 i SOLAS-konventionens V kapitel ska sända LRIT-meddelanden.

Vid flaggskifte lämnas därutöver följande uppgifter till fartygsdatabasen:

1. Datum och tidpunkt (UTC) för flaggskiftet
2. Fartygets tidigare flagg (om känd)

Om fartyget tas ur trafik meddelas följande uppgift till fartygsdatabasen:

1. Datum och tidpunkt (UTC) då fartyget tas ur trafik.

Uppgifterna ovan ska meddelas till EU:s LRIT-datacentral via Sjöfartsverket senast 24 timmar före flaggskiftet eller innan utgången av föregående arbetsdag, beroende på vilken av dessa tidpunkter som infaller tidigare.

Notera att ändringar som berör EU:s LRIT-datacentral och fartygsdatabasen ännu är möjliga. Därtill publicerar IMO ännu nya versioner av de tekniska kraven.

FARTYGENS LRIT-UTRUSTNING

Med fartygens LRIT-utrustning sänds LRIT-meddelanden som innehåller utrustningens ID-nummer, geografisk information och tidstämpel. Dessa meddelanden sänds via leverantören av kommunikationstjänsten (CSP) till leverantören av programtjänsten (ASP), som lägger fartygets IMO- och MMSI-nummer, fartygets namn samt flera tidstämplor till meddelandet.

LRIT-utrustningen ska kunna sända LRIT-meddelanden automatiskt med sex timmars intervall. Utrustningen ska vara kopplad till fartygets GNSS-system eller ha egen positionsbestämningsutrustning. Det ska därtill vara möjligt att manuellt från land kunna ändra utrustningens inställningar (såsom hur tätt meddelandenas sänds) och utrustningen ska kunna reagera på en s.k. polling order. Utrustningen ska vara kopplad till fartygets system för huvud- och nödström. Om det för att sända LRIT-meddelanden används sådan utrustning som är i enlighet med SOLAS-konventionens IV kapitel, ska utrustningens strömkällor uppfylla kraven i regel 13 i kapitlet. Därtill ska utrustningen ha testats för elektromagnetisk kompatibilitet, såsom det föreskrivs i IMO:s generalförsamlings resolution A.813(19). Om utrustningen redan utgör en del av ett befintligt system (såsom GMDSS) behövs inget separat typgodkännande, utan man kan visa att utrustningen uppfyller kraven genom att klara av ett conformance test i enlighet med de föreskrifter och tillvägagångssätt som beskrivs i cirkuläret MSC.1/Circ.1257. Man har observerat att en befintlig INMARSAT C terminal med 20-25 procents sannolikhet inte uppfyller kraven som ställs på LRIT-systemet. Det kan bland annat bero på att antennen ligger i radioskugga, på radarstörning eller på programversionen.

Enligt regel 19-1 i SOLAS-konventionens V kapitel ska LRIT-utrustningen på fartygen vara typgodkänd av administrationen eller av ett av administrationen anmält organ. Fartygets LRIT-utrustning anses vara godkänd då följande villkor uppfylls:

1. Utrustningen har typgodkännande av administrationen enligt regel 19-1 i SOLAS-konventionens V kapitel och enligt punkt 4 i de förnyade funktionella kraven (MSC.263(84) Revised Performance Standards); eller
2. Utrustningen är certifierad av administrationen så att den uppfyller kraven i regel 14 i SOLAS-konventionens IV kapitel och på ett acceptabelt sätt klarat testet (conformance test), som utförts enligt bilaga 1 i cirkuläret MSC.1/Circ.1257; eller
3. Utrustningen är certifierad av administrationen så att den uppfyller kraven enligt standarderna IEC 60945 (2002-08) och IEC 60945 Corr.1 (2008-04) och på ett

acceptabelt sätt klarat conformance testet, som utförts enligt bilaga 1 i cirkuläret MSC.1/Circ. 1257.

Conformance testningen utförs av datacentralens ASP eller en särskilt för testningen auktoriserad ASP. Efter godkänd testning beviljar ASP:n redaren en testrapport (Conformance test report) å administrationens vägnar. Därefter beviljar Sjöfartsverket fartyget ett radiosäkerhetscertifikat och uppdaterar den till utrustningssäkerhetscertifikatet bifogade utrustningslistan (form E). En conformance testrapport enligt cirkuläret MSC.1/Circ.1257 ska förvaras på fartyget. Testrapporten är i kraft så länge fartyget inte skiftar flagg, förutsatt att inga ändringar görs i utrustningen.

För fartyg som byggs den 31 december 2008 eller därefter ska testet göras efter radiobesiktningen och före beviljandet av radiosäkerhetscertifikatet, om fartygets radioutrustning till andra delar vid radiobesiktningen konstaterats vara godkänd.

För fartyg som byggts före den 31 december 2008 ska testet utföras inom tre månader före den radiobesiktning där fartyget ska visa att kraven i regel 19-1 i SOLAS-konventionens V kapitel uppfylls.

Testet upphör att vara i kraft i följande fall (MSC.1/Circ.1257, 7 och 10):

1. Ändringar har gjorts i utrustningen som sänder LRIT-meddelanden
2. Fartyget har skiftat flagg, och den nya administrationen har inte godkänt ASP:n som utfört conformance testningen.
3. ASP:n som beviljat conformance testrapporten har meddelat administrationen, eller ett av administrationen anmält organ som agerar för administrationen, att den inte mera kan garantera att rapporten är i kraft.
4. Administrationen har dragit in erkännandet eller auktoriseringen av den ASP som beviljat conformance testrapporten. Administrationen kan emellertid besluta att en testrapport som givits före indragningen förblir i kraft.

ÅTGÄRDERNA ANGÅENDE RADIOBESIKTNINGEN

EU:s LRIT-datacentralens ASP förväntas påbörja conformance testningarna i februari 2009. Före detta kan testningen bara utföras av en sådan ASP som Sjöfartsverket har godkänt som utförare av ASP-test. I så fall ska ASP:n i fråga ansöka om godkännande av Sjöfartsverket, om den ännu inte har godkänts. Om redaren vill vänta på att ASP-verksamheten vid EU:s LRIT-datacentral inleds, kan fartygets radiobesiktning skjutas fram högst tre månader eller tidigareläggas högst tre månader in på år 2008. I så fall bör det noteras att besiktningen inte kan skjutas fram i samband med förnyande av radiosäkerhetscertifikatet.

Vid senare radiobesiktningar behöver en ny testning inte vara utförd om den första testningen ännu är i kraft och testrapporten finns på fartyget vid radiobesiktningen.

RESOLUTIONER OCH CIRKULÄR SOM GÄLLER LRIT-SYSTEMET

Internationella föreskrifter som berör LRIT-systemet, besiktning och certifiering finns i följande dokument:

1. Resolution MSC.202(81), tillägg av regel 19-1 till SOLAS-konventionens V kapitel
2. Resolution MSC.263(84), de förnyade funktionella kraven

3. Resolution MSC.211(81), arrangemangen kring rättidigt inrättande av systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg
4. Resolution MSC.242(83), användningen av systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg för sjösäkerhet och skydd av den marina miljön
5. Resolution MSC.264(84), inrättande av en datarouter på temporär basis i systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg
6. Resolution MSC.216(82), godkännande av tilläggen till SOLAS-konventionen, punkterna 50-52
7. Resolution A.694(17), rekommendationer om allmänna krav för radioutrustning som utgör en del av GMDSS-systemet.
8. Resolution A.813(19), allmänna krav om elektromagnetisk kompatibilitet för fartygens elektriska och elektroniska utrustning.
9. Resolution MSC.221(82), tillägg till HSC-koden 1994
10. Resolution MSC.222(82), tillägg till HSC-koden 2000
11. Cirkulär MSC.1/1256, anvisningar om implementering av LRIT-systemet
12. Cirkulär MSC.1/1257, anvisningar om besiktning och certifiering
13. Cirkulär MSC.1/1258, anvisningar om begäran av LRIT-uppgifter för efterspanings- och räddningstjänster

Förutom dessa kommer nya tekniska specifikationer att publiceras.